

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 15 937.1

Anmeldetag: 8. April 2003

Anmelder/Inhaber: Deere & Company, Moline, Ill./US

Bezeichnung: Antriebsvorrichtung zum Antreiben von
Zusatzgeräten für ein Fahrzeug

IPC: B 60 K, B 60 L

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der
ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 24. November 2003
Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident

Im Auftrag

Sieck

Antriebsvorrichtung zum Antreiben von Zusatzgeräten
für ein Fahrzeug

Die Erfindung betrifft eine Antriebsvorrichtung zum Antreiben von Zusatzgeräten für ein Fahrzeug, insbesondere ein landwirtschaftliches oder industrielles Nutzfahrzeug, mit einem Mischgetriebe, einer elektrischen Maschine und einer Zapfwelle, wobei eine Getriebeschnittstelle des Mischgetriebes von einem Verbrennungsmotor antreibbar ist und wobei die elektrische Maschine mit einer zweiten Getriebeschnittstelle des Mischgetriebes in Verbindung steht.

Weiterhin betrifft die vorliegende Erfindung ein Fahrzeug mit einer solchen Antriebsvorrichtung.

Aus der DE 197 49 074 A1 ist ein landwirtschaftliches Nutzfahrzeug mit einem mechanisch-elektrischen leistungsverzweigten Getriebe bekannt. Hierbei ist ein Verbrennungsmotor mit einer ersten Getriebeschnittstelle eines Mischgetriebes und eine elektrische Maschine mit einer weiteren Getriebeschnittstelle des Mischgetriebes verbunden. Das Mischgetriebe dient zum Fahrtrieb des Nutzfahrzeugs. Es ist ein von der Motorantriebswelle angetriebener Generator vorgesehen, der die elektrische Maschine mit elektrischer Leistung versorgt. Somit kann eine mechanisch-elektrische Leistungsverzweigung realisiert werden, die einen stufenlos ansteuerbaren Fahrtrieb des Nutzfahrzeugs ermöglicht, wobei ein höherer Wirkungsgrad gegenüber einem herkömmlichen hydrostatisch ausgeführten leistungsverzweigten Getriebe erzielbar ist. Die Zapfwelle hingegen ist über ein rein mechanisches Getriebe mit dem Verbrennungsmotor verbunden, so

dass die Zapfwellendrehzahl in einem festen Drehzahlverhältnis zur Drehzahl des Verbrennungsmotors steht.

An ein landwirtschaftliches Nutzfahrzeug, z.B. an einen Traktor, können Arbeitsgeräte adaptiert werden, die über eine Zapfwelle des Nutzfahrzeugs mechanisch anzutreiben sind. Ein solches Arbeitsgerät ist beispielsweise eine nicht selbstfahrende Rundballenpresse. Unter einer Zapfwelle im Sinn der hier vorliegenden Erfindung ist eine Antriebsschnittstelle für ein von dem Fahrzeug angetriebenes Zusatzgerät zu verstehen, die ein mechanisches Drehmoment zur Verfügung stellt.

Wenn Arbeitsgeräte, die mit einer konstanten Eingangsdrehzahl zu betreiben sind, an ein Fahrzeug mit einer Zapfwelle gemäß der DE 197 49 074 A1 adaptiert werden, ist zum störungsfreien Betrieb des Arbeitsgeräts der Verbrennungsmotor mit einer konstanten Drehzahl zu betreiben, da die Zapfwelle in einem festen Drehzahlverhältnis zur Drehzahl des Verbrennungsmotors steht. Somit ist ein vorzugsweise stufenlos schaltbares Getriebe im Antriebsstrang des Fahrantriebs vorzusehen, falls eine Veränderung der Fahrtgeschwindigkeit des Fahrzeugs bewirkt werden soll. Dies ist aufwendig und teuer, da es sich hierbei um ein stufenloses Lastschaltgetriebe handeln muss.

Falls Arbeitsgeräte an einem Fahrzeug betrieben werden sollen, die bei einer zur Fahrtgeschwindigkeit des Fahrzeugs proportionalen Zapfwellendrehzahl zu betreiben sind, ist ein störungsfreier Betrieb nur dann möglich, wenn die Drehzahl des Verbrennungsmotors auch wirklich proportional zur Fahrtgeschwindigkeit ist. Wenn nun die Räder des Fahrzeugs durchdrehen, beispielsweise bei einem Traktor im Feld,

verringert sich die Fahrtgeschwindigkeit des Fahrzeugs. Falls die Zapfwellendrehzahl dabei unverändert bleibt, verändert sich die Proportionalität der Zapfwellendrehzahl zur Fahrtgeschwindigkeit, und die Drehzahl des Arbeitsgeräts wird sich relativ zur Fahrtgeschwindigkeit erhöhen. Bei Säemaschinen kann dies bewirken, dass die Pflanzen unregelmäßig angepflanzt werden.

Die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe wird darin gesehen, eine Antriebsvorrichtung zum Antreiben von Zusatzgeräten für ein Fahrzeug der eingangs genannten Art anzugeben, durch welches die vorgenannten Probleme überwunden werden. Insbesondere soll bei einer variierenden Drehzahl des Verbrennungsmotors eine im Wesentlichen konstante Zapfwellendrehzahl bereitgestellt werden. Weiterhin soll bei einer im Wesentlichen konstanten Verbrennungsmotordrehzahl eine variable Zapfwellendrehzahl erzeugt werden.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Lehre des Patentanspruchs 1 gelöst. Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung gehen aus den Unteransprüchen hervor.

Erfindungsgemäß ist eine Antriebsvorrichtung der eingangs genannten Art dadurch gekennzeichnet, dass die Zapfwelle mit einer dritten Getriebeschnittstelle des Mischgetriebes in Verbindung steht. Hierdurch kann ein eine konstante Eingangsdrehzahl erforderndes Arbeitsgerät durch eine Variation der Drehzahl des Verbrennungsmotors mit einer im Wesentlichen konstanten Zapfwellendrehzahl betrieben werden. Die Zapfwellendrehzahl wird dadurch konstant gehalten, dass die elektrische Maschine derart betrieben bzw. angesteuert



wird, dass sie eine Drehzahlvariation des Verbrennungsmotors über das Mischgetriebe ausgleicht. Die elektrische Maschine könnte beispielsweise über eine Batterie oder eine Lichtmaschine gespeist werden. Somit kann in vorteilhafter Weise die Fahrzeuggeschwindigkeit bzw. die Verbrennungsmotordrehzahl auch ohne stufenloses Lastschaltgetriebe im Fahrzeugantriebsstrang variiert werden, wobei die Zapfwellendrehzahl mit Hilfe der elektrischen Maschine konstant gehalten werden kann.

Aber auch eine zur Fahrtgeschwindigkeit proportionale Zapfwellendrehzahl kann trotz durchdrehender Fahrzeugräder in erfindungsgemäßer Weise realisiert werden, indem die elektrische Maschine derart betrieben bzw. gesteuert wird, dass die Zapfwellendrehzahl proportional zur tatsächlichen Fahrzeuggeschwindigkeit ist. Hierzu könnte ein Fahrzeuggeschwindigkeitssensor vorgesehen sein, der die tatsächliche Fahrzeuggeschwindigkeit detektiert. Somit ist in vorteilhafter Weise grundsätzlich kein mechanisches Zapfwellengetriebe erforderlich, denn eine Variation der Drehzahl der Zapfwelle kann mit der erfindungsgemäßen Antriebsvorrichtung erfolgen.

Durch die erfindungsgemäße Antriebsvorrichtung ist in vorteilhafter Weise eine Überlastbarkeit der Zapfwelle bzw. des Zapfwellenstrangs gegeben, da eventuelle von einem Arbeitsgerät auf den Zapfwellenstrang übertragene Drehmomentspitzen von der elektrischen Maschine aufgenommen und somit kompensiert werden können. Hierzu ist gegebenenfalls die elektrische Maschine mit einer Steuerung entsprechend anzusteuern. Unter dem Zapfwellenstrang sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Komponenten gemeint, die

zwischen der Zapfwelle und dem Verbrennungsmotor angeordnet sind.

Entsprechend einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung weist das Mischgetriebe ein Umlaufgetriebe, insbesondere ein Planetengetriebe auf. Das Planetengetriebe ist vorzugsweise derart ausgelegt, dass sowohl der Verbrennungsmotor als auch die elektrische Maschine in einem wirkungsgradgünstigen Bereich arbeiten, wobei auch hohe Drehmomente an die Zapfwelle übertragbar sein sollen. Hierbei ist vorzugsweise eine als Eingang wirkende Getriebeschnittstelle des Planetengetriebes mit dem Verbrennungsmotor verbunden. Eine sowohl als Eingang als auch als Ausgang wirkende Getriebeschnittstelle des Planetengetriebes ist mit der elektrischen Maschine verbunden. Schließlich ist eine als Ausgang wirkende Getriebeschnittstelle des Planetengetriebes mit der Zapfwelle verbunden.

In einer ganz besonders bevorzugten Ausführungsform ist eine Bremse vorgesehen, mit der die Zapfwelle stillsetzbar ist. Falls das Mischgetriebe von einem Verbrennungsmotor über die Getriebeschnittstelle angetrieben wird und die Zapfwelle mit der Bremse stillgesetzt ist, wird die gesamte in das Mischgetriebe eingeleitete mechanische Energie der elektrischen Maschine zugeführt. Hierdurch kann in vorteilhafter Weise mit der elektrischen Maschine elektrische Energie erzeugt werden, die beispielsweise elektrischen Verbrauchern oder einer Batterie zugeführt werden kann. Insoweit handelt es sich hierbei nicht um eine von einem Verbrennungsmotor im Dauerbetrieb angetriebenen elektrischen Maschine, beispielsweise in Form einer herkömmlichen Lichtmaschine eines Fahrzeugs, sondern um eine elektrische Maschine, die nach

Bedarf durch das Stillsetzen der Bremse der Zapfwelle in Zusammenwirkung mit dem Mischgetriebe aktiviert werden kann. Da eine Zapfwelle üblicherweise zur Übertragung hoher Drehmomente ausgelegt ist, kann in besonders vorteilhafter Weise mit der elektrischen Maschine bei entsprechender Dimensionierung auch eine entsprechend hohe elektrische Leistung erzeugt werden. Falls die Zapfwelle mit der Bremse stillgesetzt wird und somit die Getriebeschnittstelle der Zapfwelle stillgesetzt ist, wirkt die mit der elektrischen Maschine verbundene Getriebeschnittstelle als Ausgang.

In einer besonders bevorzugten Ausführungsform ist eine weitere elektrische Maschine vorgesehen, die mittelbar oder unmittelbar vom Verbrennungsmotor antreibbar ist. Die weitere elektrische Maschine könnte über eine formschlüssige Getriebeverbindung mit der Antriebswelle des Verbrennungsmotors verbunden sein. Eine unmittelbare Anordnung der elektrischen Maschine auf der Antriebswelle, wie beispielsweise bei der DE 197 49 074 A1 beschrieben, könnte ebenfalls vorgesehen sein. Insoweit ist die weitere elektrische Maschine wie auch die elektrische Maschine aufgrund des mittelbaren oder unmittelbaren mechanischen Antriebs durch den Verbrennungsmotor in vorteilhafter Weise mit einem hohen Drehmoment antreibbar, so dass beispielsweise auch elektrische Verbraucher mit hoher Leistung betreibbar sind.

Insbesondere zum Betrieb von elektrischen Verbrauchern, die eine hohe elektrische Leistung benötigen, ist die elektrische Maschine und/oder die weitere elektrische Maschine als Generator betreibbar. Hierzu ist letztendlich die elektrische Maschine bzw. die weitere elektrische Maschine entsprechend elektrisch zu verschalten, so dass beispielsweise der von beiden elektrischen Maschinen generierte Drehstrom direkt

elektrischen Verbrauchern in Form von z.B. Drehstrommotoren zugeführt werden kann. Wenn eine besonders hohe elektrische Leistung benötigt wird, kann die Zapfwelle durch die Bremse stillgesetzt werden, wodurch die elektrische Maschine mit maximaler Drehzahl angetrieben wird. Die weitere elektrische Maschine wird mittelbar oder unmittelbar vom Verbrennungsmotor angetrieben und beide elektrische Maschinen sind als Generator betreibbar.

Die elektrische Maschine oder die weitere elektrische Maschine könnte auch als Elektromotor betreibbar sein. Vorzugsweise arbeitet die elektrische Maschine als Elektromotor. In diesem Fall speist sowohl die elektrische Maschine als auch der Verbrennungsmotor Leistung ins Mischgetriebe ein, welches die gemischte Leistung über die Zapfwelle abgibt. Hierbei kann die elektrische Maschine in zwei Drehmomentrichtungen betrieben werden, wodurch in vorteilhafter Weise die Drehzahl der Zapfwelle über einen großen Drehzahlbereich variiert werden kann. So ist ein stufenlos ansteuerbarer Zapfwellenbetrieb mit dem mechanisch-elektrisch leistungsverzweigten Getriebe möglich. Aber auch die weitere elektrische Maschine kann als Elektromotor betrieben werden, um beispielsweise die von ihr erzeugte Energie mechanisch rückzukoppeln.

Vorzugsweise ist der elektrischen Maschine und/oder der weiteren elektrischen Maschine jeweils ein Umrichter zugeordnet, mit dem die jeweilige elektrische Maschine in beide Drehrichtungen und/oder Drehmomentrichtungen schaltbar ist (Vier-Quadranten-Betrieb). Der Umrichter wandelt vorzugsweise den von der als Generator arbeitenden elektrischen Maschine erzeugten Wechselstrom in Gleichstrom um und speist ihn in ein Gleichstromnetz oder in eine elektrische Speichereinheit. Falls

eine elektrische Maschine als Elektromotor zu betreiben ist, wandelt der Umrichter den aus dem Gleichstromnetz bzw. aus der elektrischen Speichereinheit entnommenen Gleichstrom in Wechsel- oder Drehstrom um, wodurch die elektrische Maschine als Wechsel- oder Drehstrommotor betreibbar ist.

Die Antriebsvorrichtung ist insbesondere dann vielseitig und variabel einsetzbar, wenn eine Steuerung vorgesehen ist, die den Verbrennungsmotor oder eine Steuerung des Verbrennungsmotors, die elektrische Maschine, die weitere elektrische Maschine, mindestens einen Umrichter und/oder die Bremse ansteuert. Diese Steuerung kann beispielsweise die Antriebsvorrichtung durch das Öffnen der Bremse und durch eine Konfiguration der Umrichter der elektrischen Maschine zum Elektromotor und der weiteren elektrischen Maschine zum Generator derart konfigurieren, dass ein leistungsverzweigtes mechanisch-elektrisches Getriebe realisiert ist. Hierbei wird ein Teil des vom Verbrennungsmotor erzeugten Drehmoments und ein anderer Teil des von der elektrischen Maschine erzeugten Drehmoments über das Mischgetriebe auf die Zapfwelle übertragen. Somit kann in ganz besonders vorteilhafter Weise eine im Wesentlichen konstante Zapfwellendrehzahl bei einer variierenden Drehzahl des Verbrennungsmotors bereitgestellt werden. Weiterhin kann eine variable Zapfwellendrehzahl bei einer im Wesentlichen konstanten Verbrennungsmotordrehzahl erzeugt werden.

Somit sind mit der erfindungsgemäßen Antriebsvorrichtung in ganz besonders vorteilhafter Weise zwei grundsätzlich unterschiedliche Arten von an einen Traktor adaptierbaren Arbeitsgeräten betreibbar: zum Einen sind dies Arbeitsgeräte, die eine konstante Eingangsdrehzahl erfordern, beispielsweise

Mähwerke oder nicht selbstfahrende Rundballenpressen. Zum Andern sind dies Arbeitsgeräte, die eine Eingangsdrehzahl erfordern, die in Abhängigkeit der Traktorgeschwindigkeit oder des zurückgelegten Wegs variiert. Beispiele für letztere sind Sämaschinen.

Im Hinblick auf eine effiziente Ansteuerung der erfindungsgemäßen Antriebsvorrichtung sind die Zustandsdaten des Verbrennungsmotors, der Zapfwelle, der elektrischen Maschine und/oder der weiteren elektrischen Maschine von der Steuerung erfassbar. Die Zustandsdaten werden vorzugsweise über Sensoren erfasst. Die Zustandsdaten des Verbrennungsmotors sind im Allgemeinen einer Steuereinrichtung des Verbrennungsmotors bekannt und müssten demnach lediglich der Steuerung der Antriebsvorrichtung zugeleitet werden. Die Zustandsdaten der Zapfwelle können mittels eines an der Zapfwelle angeordneten Drehzahlsensors detektiert und der Steuerung zugeführt werden. Die Zustandsdaten der elektrischen Maschinen können über eine Strom- bzw. Spannungsmessung ermittelt und der Steuerung zugeführt werden. Zusammen mit den Sensoren und der Steuerung kann somit ein Regelkreis zum Einstellen der Zapfwellendrehzahl realisiert werden.

Ganz allgemein kann bei geöffneter Bremse die elektrische Maschine, die weitere elektrische Maschine und das Mischgetriebe zu einem leistungsverzweigten stufenlosen Getriebe für die Zapfwelle kombiniert werden. Hierbei kann - wie bereits angedeutet - die weitere elektrische Maschine als Generator und die elektrische Maschine als Elektromotor betrieben werden. Alternativ kann auch die elektrische Maschine als Generator und die weitere elektrische Maschine als Elektromotor betrieben werden, wobei in diesem Fall eine

mechanische Rückkopplung über die elektrische Leistung der elektrischen Maschine erfolgt.

Nun kann einerseits eine geforderte konstante Drehzahl der Zapfwelle aufgrund der erfindungsgemäßen Antriebsvorrichtung auch bei einem mit variabler Drehzahl betriebenen Verbrennungsmotor bereitgestellt werden. Andererseits kann mit der erfindungsgemäßen Antriebsvorrichtung auch bei konstanter Drehzahl des Verbrennungsmotors eine variable Drehzahl der Zapfwelle bereitgestellt werden. Daher ist es denkbar, dass die Steuerung die elektrische Maschine und gegebenenfalls die weitere elektrische Maschine derart ansteuert, dass ein in der Steuerung hinterlegtes vorgebbares Optimierungsziel erreichbar ist. Ein solches Optimierungsziel könnte beispielsweise der niedrigste Kraftstoffverbrauch des Verbrennungsmotors oder die geringst mögliche Geräuscentwicklung sein.

Ein an die Zapfwelle angeschlossenes Arbeitsgerät kann nun aufgrund von sich verändernden Arbeitsbedingungen kurzzeitig Drehmomentspitzen erzeugen und Drehschwingungen bewirken, die von der Zapfwelle über das Mischgetriebe auf den Verbrennungsmotor übertragen werden. Dies resultiert in ruckartigen oder periodischen Belastungen des Verbrennungsmotors, die den Fahrkomfort beeinträchtigen. Zur Vermeidung von einer Übertragung von Drehschwingungen über die Zapfwelle werden in einer besonders bevorzugten Ausführungsform die Steuerung, die elektrische Maschine und/oder gegebenenfalls die weitere elektrische Maschine derart angesteuert, dass Drehschwingungen in einem Zapfwellenstrang dämpfbar sind. Unter dem Zapfwellenstrang sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Komponenten zu verstehen, die zwischen der Zapfwelle und dem

Verbrennungsmotor angeordnet sind, also z.B. das Mischgetriebe, die elektrische Maschine und die weitere elektrische Maschine. Aufgrund dieser Steuerung nimmt die elektrische und/oder die weitere elektrische Maschine Drehschwingungen auf bzw. dämpft diese, wodurch eine Übertragung der Drehschwingungen auf den Verbrennungsmotor weitgehend vermieden wird.

Im Konkreten könnte die Übersetzung des Mischgetriebes derart ausgelegt sein, dass die im Hauptarbeitsbereich der Zapfwelle benötigten Drehzahlen im wirkungsgradoptimalen Drehzahlbereich des Verbrennungsmotors liegen. Vorzugsweise könnte die Übersetzung des Mischgetriebes auch derart ausgelegt sein, dass ein minimaler Leistungsanteil der elektrischen und/oder der weiteren elektrischen Maschine bereitzustellen ist. Hierdurch können in vorteilhafter Weise die elektrischen Verluste minimiert werden und das Gesamtsystem kann wirkungsgradoptimiert betrieben werden.

Eine Bestimmung des Drehmoments der Zapfwelle ist mit der erfindungsgemäßen Antriebsvorrichtung in besonders vorteilhafter Weise ohne zusätzlichen konstruktiven Aufwand dadurch möglich, dass die Bestimmung anhand des von der elektrischen Maschine erzeugten Drehmoments erfolgt. Da die Eigenschaften des Mischgetriebes - insbesondere dessen Übersetzungsverhältnis - bekannt sind und das auf die elektrische Maschine übertragene Drehmoment - z.B. durch eine Strommessung - einfach bestimmbar ist, kann unmittelbar das auf die Zapfwelle übertragene Drehmoment bestimmt werden. Die Bestimmung des Drehmomentes der Zapfwelle ist unabhängig davon möglich, ob die elektrische Maschine als Generator oder als Motor arbeitet.

In einer bevorzugten Ausführungsform sind die elektrische Maschine und die weitere elektrische Maschine räumlich nah beieinander angeordnet. Hierdurch kann in vorteilhafter Weise eine kompakte und raumsparende Bauform erzielt werden und die elektrische Verkabelung kann kurze Leitungen umfassen. Vorzugsweise sind beide elektrische Maschinen von einer gemeinsamen Kühleinrichtung kühlbar. Hierdurch ist lediglich ein entsprechend ausgestalteter Kühlkörper vorzusehen, der die beiden nah beieinander angeordneten elektrischen Maschinen kühlt. Somit kann in vorteilhafter Weise neben einer kompakten Bauweise auch ein separater Kühlkörper für die zweite elektrische Maschine entfallen. Hierbei müssen die Kühlleitungen dann nur zu diesem Kühlkörper geführt werden, was ein Gesamtsystem weiter vereinfacht und dessen Kosten reduziert.

Nun können die elektrische Maschine und/oder die weitere elektrische Maschine jeweils als Generator arbeiten und einen elektrischen Verbraucher versorgen. So kann beispielsweise ein elektrischer Heizwiderstand betrieben werden, der einen Kühlkreislauf des Verbrennungsmotors aufheizt, wodurch beispielsweise der Kühlkreislauf des Verbrennungsmotors kurz nach dessen Start schneller auf seine Betriebstemperatur gebracht werden kann. Weiterhin könnte ein an eine elektrische Schnittstelle anschließbarer elektrischer Verbraucher gespeist werden. Die elektrische Schnittstelle könnte beispielsweise eine Steckdose umfassen, die 220 Volt Wechselspannung bereitstellt.

Die erfindungsgemäße Antriebsvorrichtung nach einem der Patentansprüche 1 bis 18 könnte in einer besonders

bevorzugten Ausführungsform in ein Fahrzeug implementiert sein, insbesondere in ein landwirtschaftliches oder in ein industrielles Nutzfahrzeug.

Bei einem solchen Fahrzeug könnte eine Drehzahlregelung der Zapfwelle vorgesehen sein, die abhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit ist. Eine solche „Wegzapfwelle“ ist insbesondere bei Traktoren für die Adaption von Arbeitsgeräten vorgesehen, die eine von der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängige Eingangsdrehzahl erfordern, beispielsweise eine Sämaschine.

In einer bevorzugten Ausführungsform sind die elektrische Maschine und/oder die weitere elektrische Maschine zur Bremsung des Fahrzeugs, insbesondere zur Dauerbremsung, konfigurierbar. So könnte beispielsweise die von beiden elektrischen Maschinen erzeugte elektrische Leistung einem elektrischen Heizwiderstand zugeführt werden. Insbesondere bei längeren Gefällefahrten kann somit eine verschleißfreie Dauerbremsung für das Fahrzeug bereitgestellt werden, die letztendlich die Sicherheit und die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs verbessert.

In einer ganz besonders bevorzugten Ausführungsform weist das Fahrzeug mindestens ein durch einen Elektromotor angetriebenes Fahrzeugrad auf, und die von einer im Generatorbetrieb arbeitenden elektrischen Maschine erzeugte elektrische Energie speist den Elektromotor des Fahrzeugrads. Beispielsweise könnten die Räder der Fahrzeugvorderachse elektrisch angetrieben werden, wobei die Räder der Hinterachse - gegebenenfalls über ein zwischengeschaltetes Getriebe - vom Verbrennungsmotor angetrieben werden. Hierbei sind in ganz besonders vorteilhafter Weise die elektrisch angetriebenen

Räder der Fahrzeugvorderachse in ihrer Drehzahl stufenlos ansteuerbar, vorausgesetzt, dass genügend elektrische Energie zur Verfügung steht.

Grundsätzlich könnte während des reinen Fahrbetriebs des Fahrzeugs die Zapfwelle mit der Bremse stillgesetzt sein. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn kein Arbeitsgerät an das beispielsweise als Traktor ausgeführte Fahrzeug adaptiert ist und somit ein Zapfwellenbetrieb nicht benötigt wird. Bei stillgesetzter Bremse wird die vom Verbrennungsmotor in das Mischgetriebe eingespeiste mechanische Energie nahezu verlustfrei mittels der als Generator betreibbaren elektrischen Maschine in elektrische Energie umgewandelt.

Anhand der Zeichnung, die zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung zeigt, werden nachfolgend die Erfindung sowie weitere Vorteile und vorteilhafte Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung näher beschrieben und erläutert.

Es zeigt:

- Fig. 1 die schematische Darstellung eines ersten Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung,
- Fig. 2 die schematische Darstellung eines zweiten Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung,
- Fig. 3 die schematische Darstellung eines Ausführungsbeispiels eines Mischgetriebes gemäß der vorliegenden Erfindung und

Fig. 4 eine schematische Darstellung einer Weiterbildung des ersten Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung.

Fig. 1 zeigt eine Antriebsvorrichtung zum Antreiben von Zusatzgeräten für ein Fahrzeug. Ein solches Fahrzeug kann beispielsweise ein landwirtschaftliches oder industrielles Nutzfahrzeug sein, vorzugsweise könnte es sich um einen Traktor handeln. Ein Verbrennungsmotor 18 ist über eine Antriebswelle 38 mit einem Mischgetriebe 10 verbunden. Das Mischgetriebe 10 ist mit einer Zapfwelle 14 verbunden, mit der Zusatzgeräte für das Fahrzeug angetrieben werden können. Eine elektrische Maschine 12 ist ebenfalls mit dem Mischgetriebe 10 verbunden. Somit umfasst die Antriebsvorrichtung zumindest ein Mischgetriebe 10, eine elektrische Maschine 12 und eine Zapfwelle 14.

Eine Getriebeschnittstelle 16 des Mischgetriebes 10 wird von dem Verbrennungsmotor 18, insbesondere einem Dieselmotor, angetrieben. Die elektrische Maschine 12 ist mit einer zweiten Getriebeschnittstelle 20 des Mischgetriebes 10 verbunden. Die Zapfwelle 14 steht mit einer dritten Getriebeschnittstelle 22 des Mischgetriebes 10 in Verbindung. Durch diese Anordnung kann die Zapfwellendrehzahl unabhängig von der Drehzahl des Verbrennungsmotors 18 angesteuert werden, indem die elektrische Maschine 12 beispielsweise als Elektromotor betrieben wird und das von ihr erzeugte Drehmoment auf das Mischgetriebe 10 überträgt.

Es ist eine Bremse 24 vorgesehen, mit der die Zapfwelle 14 stillsetzbar ist. Bei stillgesetzter Zapfwelle 14 wird das vom Verbrennungsmotor 18 an die Getriebeschnittstelle 16 abgegebene

Drehmoment über das Mischgetriebe 10 auf die elektrische Maschine 12 übertragen, die dann ihrerseits als Generator betrieben wird und elektrischen Strom erzeugt. Insoweit kann durch entsprechende Beschaltung der elektrischen Maschine 12 und durch eine einfache Maßnahme, nämlich das Stillsetzen der Bremse, elektrischer Strom erzeugt werden, der elektrischen Verbrauchern zur Verfügung gestellt werden kann.

Es ist eine weitere elektrische Maschine 36 vorgesehen, die unmittelbar vom Verbrennungsmotor 18 über die Welle 38 angetrieben wird. Die weitere elektrische Maschine 36 hat vorzugsweise eine Nennleistung von ca. 20 kW. Die Nennleistung der elektrischen Maschine 12 beträgt vorzugsweise ca. 30 kW, die des Verbrennungsmotors 18 vorzugsweise ca. 100 kW.

Sowohl die elektrische Maschine 12 als auch die weitere elektrische Maschine 36 ist als Generator betreibbar. Weiterhin ist die elektrische Maschine 12 oder die weitere elektrische Maschine 36 als Elektromotor betreibbar.

Der elektrischen Maschine 12 und der weiteren elektrischen Maschine 36 ist jeweils ein Umrichter 40 zugeordnet, mit dem die jeweilige elektrische Maschine 12, 36 in beide Drehrichtungen und/oder Drehmomentrichtungen schaltbar ist, so dass ein Vier-Quadranten-Betrieb der elektrischen Maschinen 12, 36 möglich ist.

Es ist eine Steuerung 42 vorgesehen, die den Verbrennungsmotor 18, die elektrische Maschine 12, die weitere elektrische Maschine 36, die Umrichter 40 und die Bremse 24 ansteuert. Die Steuerung 42 kann über ein Bussystem des Fahrzeugs mit den

einzelnen Komponenten verbunden sein, was durch die längliche Form der Steuerung 42 in Fig. 1 angedeutet ist.

Die Zustandsdaten des Verbrennungsmotors 18, der Zapfwelle 14, der elektrischen Maschine 12 und der weiteren elektrischen Maschine 36 sind von der Steuerung 42 erfassbar. Hierzu ist beispielsweise ein Drehzahlsensor 46 an der Zapfwelle 14 vorgesehen, der ein Drehzahlsignal erzeugt und der Steuerung 42 über die Verbindungsleitung 48 zuleitet. Die Zustandsdaten des Verbrennungsmotors 18 sind der Steuerung 50 des Verbrennungsmotors 18 bekannt und werden der Steuerung 42 über die Verbindungsleitung 52 zugeführt. Weiterhin ist ein Drehzahlsensor 49 vorgesehen, der die Drehzahl der Motorausgangswelle 38 detektiert, ein Drehzahlsignal erzeugt und dieses der Steuerung 42 über die Verbindungsleitung 51 zuleitet. Die Zustandsdaten der beiden elektrischen Maschinen 12, 36 sind der Steuerung 42 aufgrund der von den Umrichtern 40 erzeugten elektrischen Zustandsgrößen bekannt, die über die Verbindungsleitungen 54 mit der Steuerung 42 verbunden sind. Zusätzlich ist ein Drehzahlsensor 44 vorgesehen, der die Drehzahl und die Drehrichtung der zweiten Getriebeschnittstelle 20 und somit die Drehzahl und Drehrichtung der elektrischen Maschine 12 detektiert und der Steuerung 42 meldet. Der Drehzahlsensor 44 ist über die Verbindungsleitung 45 mit der Steuerung 42 verbunden.

Im Zapfwellenbetrieb, also bei geöffneter Bremse 24, sind die elektrische Maschine 12, die weitere elektrische Maschine 36 und das Mischgetriebe 10 zu einem leistungsverzweigten stufenlosen Getriebe für die Zapfwelle 14 kombinierbar. Hierbei wird vorzugsweise die weitere elektrische Maschine 36 als Generator und die elektrische Maschine 12 als Elektromotor betrieben.

Die Bremse 24 wird von einem elektrischen Ansteuerelement 56 betrieben. Die Stromversorgung hierzu erhält das Ansteuerelement 56 über ein Gleichstromnetz 58, in das auch die elektrischen Maschinen 12, 36 ihre erzeugte elektrische Energie einspeisen oder aus dem die elektrischen Maschinen 12, 36 mit elektrischer Energie versorgt werden, je nach dem, ob sie als Generator und/oder als Elektromotor betrieben werden. Das elektrische Ansteuerelement 56 wird über die Verbindungsleitung 60 von der Steuerung 42 angesteuert.

Die elektrische Maschine 12 kann als Generator arbeiten und hierbei einen elektrischen Verbraucher versorgen, beispielsweise einen an eine elektrische Schnittstelle 63 anschließbaren, nicht gezeigten elektrischen Verbraucher. Die Schnittstelle 63 könnte beispielsweise in Form einer Steckdose ausgeführt sein. Die Schnittstelle 63 wird von einer Steuerung 65 über die Verbindungsleitung 67 elektrisch versorgt. Diese Schnittstelle stellt dem Versorger Wechselspannung zu Verfügung, die von einem der Steuerung 65 zugeordneten - nicht getrennt eingezeichneten - Umrichter aus dem über das Gleichstromnetz 58 bezogenen Gleichstrom erzeugt wird. Ebenso ist ein Verbraucher an die in Form einer Steckdose ausgeführte Schnittstelle 73 anschließbar, die dem Verbraucher Gleichstrom direkt aus dem Gleichstromnetz 58 zur Verfügung stellt. Alternativ kann die von der elektrischen Maschine 12 erzeugte elektrische Energie einem Bremswiderstand 69 zugeführt werden, der diese in Wärme umwandelt. Hierzu wird ein Schalter 71 von der Steuerung 42 geschaltet, um den Bremswiderstand 69 mit dem Gleichstromnetz 58 zu verbinden.

Das in Fig. 2 gezeigte Ausführungsbeispiel zeigt eine erfindungsgemäße Antriebsvorrichtung, die in ein landwirtschaftliches Nutzfahrzeug eingebaut ist. In den Figuren 1 und 2 werden gleichartige Komponenten mit den selben Bezugszeichen belegt.

Das Fahrzeug weist zwei durch jeweils einen Elektromotor 64 angetriebene Fahrzeugräder 66 auf. Bei den Fahrzeugrädern 66 handelt es sich um Fahrzeugräder einer Vorderachse des Fahrzeugs. Die für die beiden Elektromotoren 64 erforderliche elektrische Energie wird entweder von der elektrischen Maschine 12 oder von der weiteren elektrischen Maschine 36 erzeugt und über das Gleichstromnetz 58 über die Umrichter 40 den Elektromotoren 64 zur Verfügung gestellt. Die den Elektromotoren 64 zugeordneten Umrichter 40 sind über die Verbindungsleitungen 72 mit der Steuerung 42 verbunden. Anstelle der beiden Elektromotoren 64 kann auch ein einziger Elektromotor vorgesehen sein, der die beiden Fahrzeugräder der Vorderachse antreibt. Weiterhin sind Fahrzeugräder 68 einer Hinterachse des Fahrzeugs vorgesehen, die über ein Getriebe 70 mit dem Verbrennungsmotor verbunden sind.

Neben dem Drehzahlsensor 46 für die Zapfwelle 14 sind vier weitere Drehzahlsensoren 74 vorgesehen, die jeweils die Drehzahlen der Fahrzeugräder 66 bzw. 68 detektieren. Ein Drehzahlsensor 76 detektiert die Drehzahl der Motorausgangswelle 38 und somit die Drehzahl des Verbrennungsmotors 18. Die Verbindungsleitungen 78 bzw. 80 verbinden die Drehzahlsensoren 74 bzw. 76 mit der Steuerung 42.

In Fig. 2 sind die elektrische Maschine 12 und die weitere elektrische Maschine 36 räumlich nah beieinander angeordnet. Hierdurch können beide elektrische Maschinen 12, 36 von einer einzigen - lediglich schematisch angedeuteten - Kühleinrichtung 62 gekühlt werden.

Fig. 3 zeigt ein Ausführungsbeispiel eines Mischgetriebes 10 der vorliegenden Erfindung. Das Mischgetriebe 10 ist als Planetengetriebe ausgeführt. Das Planetengetriebe umfasst ein Hohlrad 26, das über die Getriebeschnittstelle 16 vom - in Fig. 3 nicht gezeigten - Verbrennungsmotor angetrieben wird. Das Sonnenrad 28 des Planetengetriebes ist mit der - in Fig. 3 ebenfalls nicht gezeigten - elektrischen Maschine verbunden. Die in Fig. 3 nicht gezeigte Zapfwelle ist mit dem Planetenradträger 30 verbunden, wobei auf dem Planetenradträger 30 vorzugsweise jeweils drei Stufenplanetenzahnräder 32, 34 angeordnet sind, welche jeweils zwei Zahnräder mit unterschiedlichen Durchmessern aufweisen. Die Zahnräder 32 mit kleinerem Durchmesser kämmen mit dem Sonnenrad 28 und die Zahnräder 34 mit größerem Durchmesser kämmen mit dem Hohlrad 26.

Wenn die Durchmesser sich wie 27 zu 6 zu 9 zu 12 bezüglich des Hohlrads 26, der Zahnräder 32 kleineren Durchmessers, der Zahnräder 34 größeren Durchmessers und des Sonnenrads 28 verhalten, wird bei einer Drehzahl des Verbrennungsmotors 18 von + 2000 Umdrehungen pro Minute und bei eingerückter Bremse 24 und somit bei stillgesetzter Zapfwelle 14 die elektrische Maschine 12 mit einer Drehzahl von - 3000 Umdrehungen pro Minute angetrieben. Die elektrische Maschine 12 ist also gegenüber dem Verbrennungsmotor 18 ins Schnelle übersetzt, was

sich günstig für eine Leistungsabgabe der elektrischen Maschine 12 auswirkt, wenn diese im Generatorbetrieb arbeitet.

Andererseits könnte bei einem Zapfwellenbetrieb, also bei nicht stillgesetzter Bremse 24, eine Zapfwellendrehzahl von 1000 Umdrehungen pro Minute gefordert sein. Bei einer Drehzahl des Verbrennungsmotors 18 von + 2000 Umdrehungen pro Minute ist eine abgegebene Drehzahl der motorisch betriebenen elektrischen Maschine 12 von - 500 Umdrehungen pro Minute erforderlich.

Die Übersetzung des Mischgetriebes 10 ist somit derart ausgelegt, dass die im Hauptarbeitsbereich der Zapfwelle 14 benötigten Drehzahlen im wirkungsgradoptimalen Drehzahlbereich des Verbrennungsmotors 18 liegen, und dass ein vergleichsweise kleiner Leistungsanteil der elektrischen Maschine 12 bereitzustellen ist.

Fig. 4 zeigt eine Weiterbildung des ersten Ausführungsbeispiels gemäß Fig. 1, die eine schaltbare Stirnradstufe 82 aufweist. Zwischen der schaltbaren Stirnradstufe 82 und der dritten Getriebeschnittstelle 22 ist die Welle 84 vorgesehen, die das von der dritten Getriebeschnittstelle 22 zur Verfügung gestellte Drehmoment an die schaltbare Stirnradstufe 82 überträgt. Die schaltbare Stirnradstufe 82 umfasst zwei mit der Welle 84 verbundene Stirnräder 86, wobei das links eingezeichnete Stirnrad 86 einen verglichen zum rechts eingezeichneten Stirnrad 86 größeren Durchmesser aufweist. Die Stirnräder 86 kämmen jeweils ein schaltbares Stirnrad 88, wobei das links eingezeichnete Stirnrad 88 einen verglichen zum rechts eingezeichneten Stirnrad 88 kleineren Durchmesser aufweist.

Die schaltbaren Stirnräder 88 können von einer Schalteinrichtung 90 entsprechend geschaltet werden, so dass das von der Welle 84 übertragene Drehmoment entweder über die beiden links oder über die beiden rechts eingezeichneten Stirnräder 86, 88 auf die Zapfwelle 14 übertragen wird. Die Schalteinrichtung 90 wird von der Steuerung 42 über die Verbindungsleitung 92 von der Steuerung 94 angesteuert. Die schaltbare Stirnradstufe 82 aus Fig. 4 ist auch an die Zapfwelle 14 des zweiten Ausführungsbeispiels gemäß Fig. 2 entsprechend anschließbar.

Auch wenn die Erfindung lediglich anhand zweier Ausführungsbeispiele beschrieben wurde, erschließen sich für den Fachmann im Lichte der vorstehenden Beschreibung sowie der Zeichnung viele verschiedenartige Alternativen, Modifikationen und Varianten, die unter die vorliegende Erfindung fallen.

Patentansprüche

1. Antriebsvorrichtung zum Antreiben von Zusatzgeräten für ein Fahrzeug, insbesondere ein landwirtschaftliches oder industrielles Nutzfahrzeug, mit einem Mischgetriebe (10), einer elektrischen Maschine (12) und einer Zapfwelle (14), wobei eine Getriebeschnittstelle (16) des Mischgetriebes (10) von einem Verbrennungsmotor (18) antreibbar ist und wobei die elektrische Maschine (12) mit einer zweiten Getriebeschnittstelle (20) des Mischgetriebes (10) in Verbindung steht,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t, dass die Zapfwelle (14) mit einer dritten Getriebeschnittstelle (22) des Mischgetriebes (10) in Verbindung steht.
2. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Mischgetriebe (10) ein Umlaufgetriebe aufweist, insbesondere ein Planetengetriebe.
3. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass eine Bremse (24) vorgesehen ist, mit der die Zapfwelle (14) stillsetzbar ist.
4. Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass eine weitere elektrische Maschine (36) vorgesehen ist, die mittelbar oder unmittelbar von einem Verbrennungsmotor (18) antreibbar ist.

5. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die elektrische Maschine (12) und/oder die weitere elektrische Maschine (36) als Generator betreibbar ist bzw. sind.
6. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die elektrische Maschine (12) und/oder die weitere elektrische Maschine (36) als Elektromotor betreibbar ist.
7. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der elektrischen Maschine (12) und/oder der weiteren elektrischen Maschine (36) jeweils ein Umrichter (40) zugeordnet ist, mit dem die jeweilige elektrische Maschine (12, 36) in beide Drehrichtungen und/oder Drehmomentrichtungen schaltbar ist.
8. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine Steuerung (42) vorgesehen ist, die den Verbrennungsmotor (18), die elektrische Maschine (12), die weitere elektrische Maschine (36), mindestens einen Umrichter (40) und/oder die Bremse (24) ansteuert.
9. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass Zustandsdaten des Verbrennungsmotors (18), der Zapfwelle (14), der elektrischen Maschine (12) und/oder der weiteren elektrischen Maschine (36) von der Steuerung (42) erfassbar sind, vorzugsweise über Sensoren.

10. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass bei geöffneter Bremse (24) die elektrische Maschine (12), die weitere elektrische Maschine (36) und das Mischgetriebe (10) zu einem leistungsverzweigten stufenlosen Getriebe für die Zapfwelle (14) kombinierbar ist.
11. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die weitere elektrische Maschine (36) als Generator betreibbar ist und dass die elektrische Maschine (12) als Elektromotor betreibbar ist.
12. Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 8 bis 11 dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerung (42), die elektrische Maschine (12) und gegebenenfalls die weitere elektrische Maschine (36) derart ansteuert, dass wenigstens ein in der Steuerung (42) hinterlegtes vorgebbares Optimierungsziel erreichbar ist, beispielsweise der niedrigste Kraftstoffverbrauch des Verbrennungsmotors (18) und/oder die geringst mögliche Geräuschentwicklung.
13. Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 8 bis 12 dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerung (42), die elektrische Maschine (12) und/oder gegebenenfalls die weitere elektrische Maschine (36) derart ansteuert, dass Drehschwingungen in einem Zapfwellenstrang dämpfbar sind.
14. Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass die Übersetzung des Mischgetriebes (10) derart ausgelegt ist, dass die im

Hauptarbeitsbereich der Zapfwelle (14) benötigten Drehzahlen im wirkungsgradoptimalen Drehzahlbereich des Verbrennungsmotors (18) liegen, und dass vorzugsweise ein minimaler Leistungsanteil der elektrischen Maschine (12) und/oder der weiteren elektrischen Maschine (36) bereitzustellen ist.

15. Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass das Drehmoment der Zapfwelle (14) anhand des von der elektrischen Maschine (12) erzeugten Drehmoments bestimmbar ist.
16. Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 3 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass die elektrische Maschine (12) und die weitere elektrische Maschine (36) räumlich nah beieinander angeordnet sind, und dass vorzugsweise beide elektrische Maschinen (12, 36) von einer Kühleinrichtung (62) kühlbar sind.
17. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die elektrische Maschine (12) und/oder die weitere elektrische Maschine (36) jeweils als Generator arbeitet und einen elektrischen Verbraucher versorgt bzw. versorgen, beispielsweise einen elektrischen Heizwiderstand oder einen an eine elektrische Schnittstelle (63) anschließbaren elektrischen Verbraucher.
18. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen der Zapfwelle (14) und der dritten Getriebeschnittstelle (22) eine Stirnradstufe vorgesehen ist, die vorzugsweise

schaltbar ausgeführt ist und zur Umschaltung zwischen zwei unterschiedlichen Drehzahlen der Zapfwelle (14) dient.

19. Fahrzeug, insbesondere ein landwirtschaftliches oder ein industrielles Nutzfahrzeug, gekennzeichnet durch eine Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 18.
20. Fahrzeug nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, dass eine Drehzahlregelung der Zapfwelle (14) vorgesehen ist, die abhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit ist.
21. Fahrzeug nach Anspruch 19 oder 20, dadurch gekennzeichnet, dass die elektrische Maschine (12) und/oder die weitere elektrische Maschine (36) zur Bremsung des Fahrzeugs, insbesondere zur Dauerbremsung, konfigurierbar ist bzw. sind.
22. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 19 bis 21, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrzeug mindestens ein durch einen Elektromotor (64) angetriebenes Fahrzeugrad (66) aufweist und dass die von der elektrischen Maschine (12) und/oder der weiteren elektrischen Maschine (36) erzeugte elektrische Energie den Elektromotor (64) des Fahrzeugrads (66) speist.
23. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 19 bis 22, dadurch gekennzeichnet, dass während des reinen Fahrbetriebs des Fahrzeugs die Zapfwelle (14) mit der Bremse (24) stillgesetzt ist.

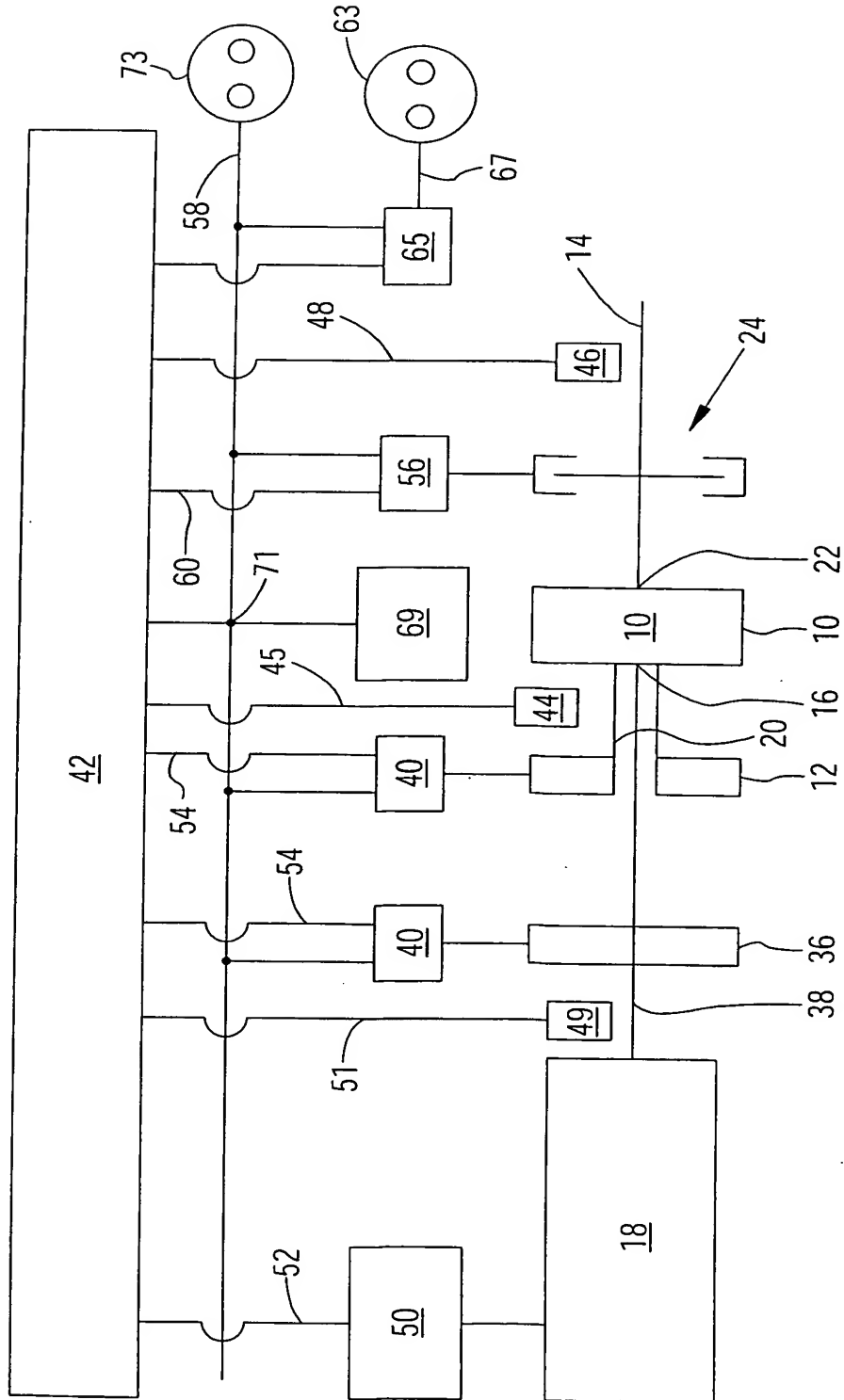
Zusammenfassung

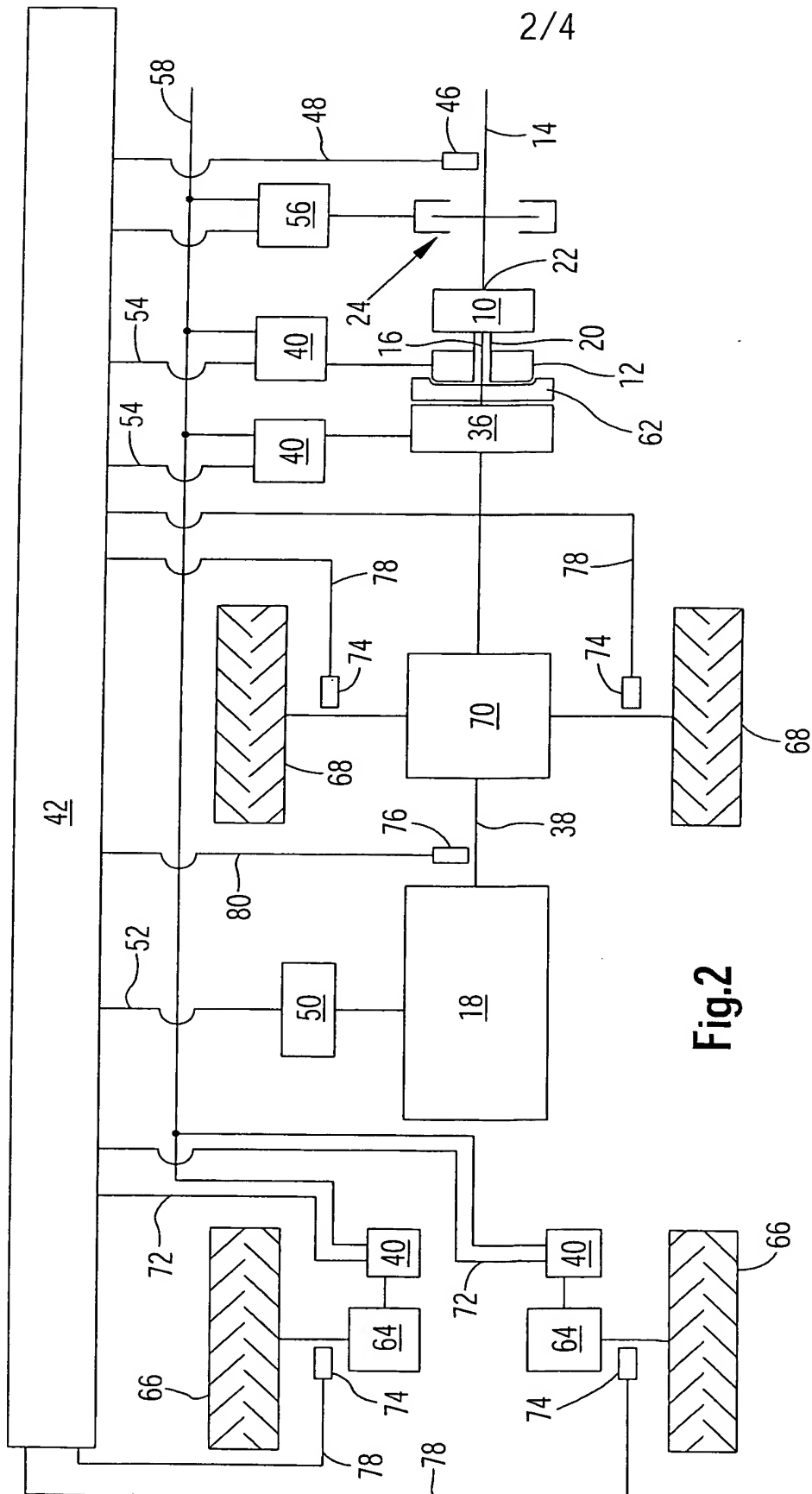
Antriebsvorrichtung zum Antreiben von Zusatzgeräten
für ein Fahrzeug

Die vorliegende Erfindung betrifft eine Antriebsvorrichtung zum Antreiben von Zusatzgeräten für ein Fahrzeug, insbesondere ein landwirtschaftliches oder industrielles Nutzfahrzeug, mit einem Mischgetriebe (10), einer elektrischen Maschine (12) und einer Zapfwelle (14), wobei eine Getriebeschnittstelle (16) des Mischgetriebes (10) von einem Verbrennungsmotor (18) antreibbar ist und wobei die elektrische Maschine (12) mit einer zweiten Getriebeschnittstelle (20) des Mischgetriebes (10) in Verbindung steht. Zur Bereitstellung einer variablen und von der Drehzahl des Verbrennungsmotors (18) unabhängigen Zapfwellendrehzahl ist die erfindungsgemäße Antriebsvorrichtung dadurch gekennzeichnet, dass die Zapfwelle (14) mit einer dritten Getriebeschnittstelle (22) des Mischgetriebes (10) in Verbindung steht. Weiterhin betrifft die vorliegende Erfindung ein Fahrzeug mit einer solchen Antriebsvorrichtung.

Figur 1

Fig.1





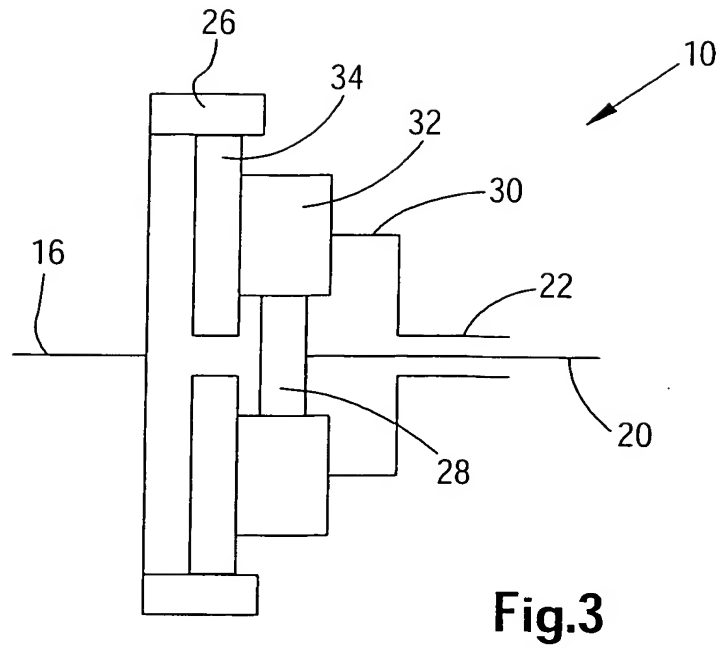


Fig.3

